

IL MERCATO DELL'AUTO

La Germania chiede più tempo per passare ai motori elettrici

La Ue ha fissato lo stop al 2035. Ma Berlino e Parigi puntano sulla benzina sintetica
 di **Diego Longhin**

TORINO – Il fronte che vorrebbe vedere messe al bando le auto alimentate a diesel e benzina a partire dal 2035 vacilla. Ad iniziare a muovere i paletti fissati dalla Ue è il governo tedesco guidato da Olaf Scholz, sostenuto dalla coalizione semaforo Spd, Verdi e Liberali. E in Italia le associazioni delle imprese del settore automotive sono pronte a sostenere la visione tedesca della questione. «Accogliamo con favore la nuova posizione espressa dal governo tedesco», dice Paolo Scudieri, presidente dell'Anfia. E il numero uno di **Federmeccanica**, Paolo Visentin, dice: «È la stessa cosa che diciamo noi e i sindacati nelle proposte che abbiamo fatto al governo Draghi. Bene che la Germania si sia posta in quest'ottica».

Per ora si tratta di una presa di posizione del ministro ai Trasporti, Volker Wissing, a margine di una riunione informale dei ministri europei. Un'indicazione però importante. «Vogliamo che i motori a combustione rimangano un'opzione, se funzionano esclusivamente

con combustibili sintetici», ha detto il ministro liberale. Insomma, non cancello il propulsore a combustione interna e un'intera filiera produttiva, ma cambio il carburante, sperando che nel frattempo lo sviluppo degli e-fuel raggiunga livelli accettabili di abbattimento delle emissioni. Proprio in Germania la Porsche si è buttata sullo sviluppo di bio-carburanti, oltre alla Bosch. In Italia l'Eni è entrata in partita, ma sono diverse le collaborazioni trasversali.

Wissing è andato anche oltre le aperture già espresse dalla Francia – la questione è gestita dalla ministra alla Transizione Ecologica Barbara Pompili – che spinge per far proseguire la vendita delle plug-in hybrid dopo il 2035. Il ministro tedesco è d'accordo, tanto da superare anche il dogma del solo elettrico: «Non possiamo puntare solamente sulla mobilità elettrica o sul fuel cell per il futuro. Dobbiamo rimanere tecnologicamente neutrali», dice.

Nessuno mette in dubbio la data, il 2035, fissata dalla Commissione Europea, ma con i distinguo della Germania, in asse con la Francia, le imprese si aspettano che si apra una vera discussione in Europa: «Siamo concordi nel ritenere che la tecnologia dei combustibili sinteti-

ci possa dare un contributo importante alla decarbonizzazione della mobilità», aggiunge Scudieri che ora si aspetta anche da parte dell'Italia un'indicazione chiara rispetto alla posizione tedesca. Sulla stessa posizione **Visentin**: «Ne avevo parlato con il ministro Cingolani, poteva essere il governo italiano a prendere l'iniziativa. Ora ci devono dare questa cabina di regia che chiediamo con i sindacati». Le imprese lo ripetono da mesi: con il percorso attuale in Italia più di 70 mila posti di lavoro sono a rischio, in Europa mezzo milione, non compensati dai posti che potrebbero nascere nel settore batterie e digitale secondo lo studio realizzato da Clepa, la sigla che raggruppa le associazioni della filiera a livello europeo.

Il ministro alla Transizione Ecologica, Roberto Cingolani, nelle scorse settimane aveva già espresso perplessità sulla sola opzione elettrica, aggiungendo anche che la data del 2035 è «indicativa». La presa di posizione tedesca, però, rappresenta un'alternativa vera, punto su cui poter saldare un asse italo-franco-tedesco che potrebbe convincere Bruxelles a modificare parzialmente la prospettiva, a patto che la convergenza sia ampia. Percorso su cui scommettono le imprese del settore.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



▲ **Olaf Scholz**, cancelliere tedesco

I numeri

70.000

Posti a rischio

Con il percorso impostato e la data del 2035 della Ue sono almeno 70 mila i posti a rischio in Italia nella filiera auto

513

Parco auto Ue

In media in Europa ci sono 513 auto ogni mille abitanti per un totale di oltre 268 milioni di veicoli circolanti

